

## BAB II

### TINJAUAN TEORITIS

#### 2.1 Tinjauan Terhadap Pusat Perbelanjaan

Peran sektor perdagangan terutama perdagangan eceran (*retail*) cukup besar mempengaruhi dinamika perkembangan Kota Bandung. Melihat perkembangan saat ini, peran ini semakin besar diperankan oleh pusat perbelanjaan terencana (*Planned Shopping Centre*), yang lebih dikenal dalam kehidupan sehari – hari dengan pasar swalayan, mini market ataupun *departement store*. Pusat perbelanjaan terencana, yang kemudian disebut pusat perbelanjaan, mempunyai ciri pelayanan dan pengorganisasian yang lebih baik daripada pasar tradisional atau *shop street* (Danarto, 1998 : 10).

Pusat perbelanjaan dapat dikategorikan sebagai kegiatan tersier, karena kegiatannya yang lebih bersifat pelayanan (*service*) karena yang dihasilkan bukan barang tetapi meliputi kegiatan distributif (Jawoto, 1992 : 20 dalam Danarto, 1998 : 10). Kegiatan tersier dapat dibedakan menjadi dua macam menurut fungsinya yaitu kegiatan yang melayani produsen (*producer services*) dan kegiatan yang melayani konsumen (*consumer services*). Kegiatan pusat perbelanjaan lebih berorientasi melayani konsumen. Oleh karena itu, pilihan lokasi pusat perbelanjaan akan cenderung mendekatkan kepada konsumen (Saragih, 1997 : 19).

##### 2.1.1 Pengertian Pusat Perbelanjaan

Pengertian pusat perbelanjaan adalah suatu fasilitas perdagangan yang disediakan untuk memenuhi kebutuhan akan barang (kegiatan membeli masyarakat) dan juga untuk maksud – maksud lain yang bersifat rekreatif, seperti kebutuhan akan perasaan aman, nyaman, dan stabil, kebutuhan yang berorientasikan pada peningkatan prestasi, gengsi, status kepercayaan diri, kebutuhan untuk mengetahui dan mengeksplorasi sesuatu kebutuhan akan keindahan serta kebutuhan – kebutuhan yang berhubungan dengan pengembangan diri (Mardanus, 1996 : 51). Kebutuhan akan barang ini meliputi barang – barang

untuk kebutuhan sehari – hari seperti bahan pangan dan pakaian serta kebutuhan sekunder seperti peralatan rumah tangga dan dapur.

Batasan barang yang terdapat di pusat perbelanjaan secara umum dapat dikategorikan ke dalam tiga kelompok besar, yaitu :

1. *Convenience goods*, jangkauannya kecil dan jenis barangnya bagi konsumen tidak berpikir untuk berkorban mendapatkannya, misalnya rokok, sabun dan barang kebutuhan sehari – hari.
2. *Shopping goods*, jangkauannya lebih luas daripada *convenience goods*, konsumen tidak akan segera menentukan pilihannya dan rela untuk memperhitungkan biaya angkutan ke dalam harga barang yang bersangkutan, contohnya sepatu, baju dan perlengkapan rumah tangga.
3. *Specialty goods*, barang ini jangkauannya lebih luas lagi, sekalipun ambang penduduk yang diperlukan lebih kecil dan ciri lokasinya melayani skala yang luas, misalnya barang kerajinan tangan, barang antik dan barang elektronik.

### 2.1.2 Hirarki Pusat Perbelanjaan

Adanya perbedaan dalam hal jangkauan pasar kepada konsumen maka keberadaan pusat perbelanjaan yang mengakomodasikan permintaan konsumen dibedakan menurut hirarki pelayanan.

Ada beberapa pihak yang mengemukakan hirarki pusat perbelanjaan, yaitu :

1. Gossling dan Maitland (1976 : 20)
  - a. *Neighborhood centre*, pusat perbelanjaan yang terletak di tengah – tengah perumahan dengan skala pelayanan antara 5.000 – 40.000 jiwa, dengan luas 2.700 – 9.000 m<sup>2</sup>. Pusat perbelanjaan ini umumnya menjual barang – barang kebutuhan sehari – hari seperti makanan dan obat – obatan.
  - b. *Community centre*, pelayanan meliputi wilayah berpenduduk 40.000 – 150.000 jiwa lebih dengan luas area 9.000 – 25.000 m<sup>2</sup>. Barang yang dijual biasanya berupa bahan sandang, alat kecantikan, barang mewah dan barang elektronik.
  - c. *Regional centre*, kemampuan pelayanannya meliputi seluruh wilayah kota dan daerah luar kota, yang melayani 150.000 – 400.000 jiwa dengan luas

area pelayanan 25.000 – 90.000 m<sup>2</sup>, dilengkapi dengan sarana rekreasi seperti bioskop, restoran dan pusat jajan.

**Tabel 2.1**  
**Hirarki Pusat Perbelanjaan Menurut Gossling dan Maitland (1976 : 20)**

Wilayah	Skala Pelayanan	Luas	Jenis Barang Yg Dijual
a. <i>Neighborhood centre</i>	5.000 – 40.000 jiwa	2.700 – 9.000 m <sup>2</sup>	Barang kebutuhan sehari-hari seperti makanan & obat-obatan.
b. <i>Community centre</i>	40.000 – 150.000 jiwa lebih	9.000 – 25.000 m <sup>2</sup>	Barang sandang, alat kecantikan, barang mewah & barang elektronik
c. <i>Regional centre</i>	150.000 – 400.000 jiwa	25.000 – 90.000 m <sup>2</sup>	Dilengkapi dengan sarana rekreasi seperti bioskop, restoran dan pusat jajan.

Sumber : *Design and Planning Retail System, London : The Architectural Press, 1976.*

2. Jones K. dan Jim Simmons (1993)
  - a. *Neighbourhood*, dengan ukuran luas lantai 5.000 – 10.000 m<sup>2</sup> yang melayani penduduk 10.000 – 40.000 jiwa, dengan jenis penyewanya adalah *supermarket*.
  - b. *Community*, dengan ukuran luas lantai 10.000 – 30.000 m<sup>2</sup> yang melayani penduduk 40.000 – 150.000 jiwa, dengan jenis penyewa junior *department store*.
  - c. *Regional*, dengan ukuran luas lantai 30.000 – 50.000 m<sup>2</sup> yang melayani penduduk 150.000 – 500.000 jiwa, dengan jenis penyewa mayor *department store*.
  - d. *Super regional*, dengan ukuran luas lantai lebih dari 50.000 atau lebih dari 70.000 m<sup>2</sup> yang melayani penduduk diatas 500.000 jiwa, dengan jenis penyewanya adalah dua atau lebih *department store*.

**Tabel 2.2**  
**Hirarki Pusat Perbelanjaan Menurut Jones K. dan Jim Simmons (1993)**

Wilayah	Skala Pelayanan	Luas	Bentuk Fisik
a. <i>Neighbourhood</i>	10.000 – 40.000 jiwa	5.000 – 10.000 m <sup>2</sup>	<i>Supermarket</i>
b. <i>Community</i>	40.000 – 150.000 jiwa	10.000 – 30.000 m <sup>2</sup>	<i>Junior Department Store</i>
c. <i>Regional</i>	150.000 – 500.000 jiwa	30.000 – 50.000 m <sup>2</sup>	<i>Major Department Store</i>
d. <i>Super Regional</i>	> 500.000 jiwa	> 50.000 atau > 70.000 m <sup>2</sup>	<i>2 atau lebih Department Store</i>

*Sumber : Location, Location and Location, Ontario : Nelson Canada, 1993.*

### 3. Cipta Karya Departemen Pekerjaan Umum

**Tabel 2.3**  
**Standar Perencanaan Kebutuhan Pusat Perbelanjaan**  
**Menurut Cipta Karya Pekerjaan Umum**

Hirarki Pusat Perbelanjaan	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Luas Tiap Unit Berdasarkan Kepadatan Penduduk (m <sup>2</sup> )			
		< 100 jiwa/ha	100 - 250 jiwa/ha	250 - 500 jiwa/ha	> 500 jiwa/ha
Pusat Perbelanjaan Lingkungan	30.000	27.000	20.250	13.500	10.125
Pusat Perbelanjaan	120.000	72.000	54.000	36.000	27.000
Pusat perbelanjaan dan Niaga	480.000	192.000	144.000	96.000	72.000

*Sumber : Pedoman Standar Perencanaan Kebutuhan Sarana Kota Cipta Karya PU.*

## 2.2 Tinjauan Terhadap Perparkiran di Pusat Perbelanjaan

Dalam pengoperasiannya, sebuah kendaraan membutuhkan tempat parkir yang memadai pada saat pemiliknya melakukan kegiatan seperti belanja, melakukan transaksi bisnis dan bekerja. Masalah parkir tidak dapat berdiri sendiri mengingat kaitannya dengan pola pergerakan lalu – lintas secara keseluruhan. Angkutan umum yang memadai dapat mengurangi pesatnya pertumbuhan jumlah pemakaian kendaraan pribadi. Tidak efektifnya angkutan umum akan meningkatkan pemakaian kendaraan pribadi yang secara otomatis akan meningkatkan jumlah kebutuhan parkir (Siswosoebrotho, 2001).

Parkir mempunyai tujuan yang baik, akses yang mudah ; jika seseorang tidak dapat memarkir kendaraannya, dia tidak bisa membuat perjalanan. Jika parkir terlalu jauh dari tujuan, orang akan beralih pergi ke tempat lain. Sehingga

tujuan utama adalah agar lokasi parkir sedekat mungkin dengan tujuan perjalanan (Tamin, 2000 : 523).

### **2.2.1 Pengertian Parkir**

Lalu – lintas yang bergerak baik yang bergerak lurus maupun belok pada suatu saat akan berhenti. Setiap perjalanan akan sampai pada tujuan sehingga kendaraan harus diparkir (Danarto, 1998 : 13). Kendaraan tidak mungkin bergerak terus – menerus. Pada suatu saat ia harus berhenti untuk sementara (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama yang disebut parkir. Tempat parkir ini harus ada pada saat akhir atau tujuan perjalanan sudah dicapai (Warpani, 1990 : 150). Berikut beberapa pengertian parkir yang kelihatannya berlainan tapi mempunyai maksud yang sama, yaitu sebagai berikut :

- ✓ Parkir adalah tempat khusus bagi kendaraan untuk berhenti demi keselamatan (Tamin, 2000 : 523).
- ✓ Parkir adalah menghentikan mobil beberapa saat lamanya (Poerwadarminta, 1984 dalam Hakim, 2002 : 151).
- ✓ Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung pada kendaraan dan kebutuhannya (Peraturan Lalu – Lintas).
- ✓ Parkir adalah tempat menempatkan dengan memberhentikan kendaraan angkutan/barang (bermotor maupun tidak bermotor) pada suatu tempat dalam jangka waktu tertentu (Taju, 1996 dalam Hakim, 2002 : 151).
- ✓ Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara (Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat).

### **2.2.2 Parkir Dalam Sistem Transportasi**

Sistem transportasi atau perangkutan merupakan salah satu sistem yang mendukung sistem kegiatan kota secara keseluruhan. Dengan tidak berfungsinya sistem perangkutan, maka aktifitas suatu kota tidak akan berjalan sebagaimana mestinya. Permintaan perangkutan merupakan permintaan turunan akibat permintaan lain. Permintaan ini mengakibatkan pergerakan. Pergerakan kendaraan

pada suatu saat akan berhenti untuk sementara atau berhenti dalam waktu relatif lama yang disebut dengan parkir (Jumantara, 1994 : 22).

Fasilitas parkir tidak berdiri sendiri melainkan sangat erat kaitannya dengan pola lalu lintas, bahkan merupakan subsistem perangkutan kota. Secara garis besar sistem perangkutan kota terdiri atas angkutan umum dan angkutan pribadi. Apabila angkutan umum, mampu melayani penduduk kota secara efisien dan efektif, maka penggunaan kendaraan pribadi akan berkurang sehingga berkurang pula kebutuhan akan pelataran parkir. Sebaliknya, apabila angkutan umum tidak mampu melayani kebutuhan penduduk secara efisien dan efektif, maka penggunaan kendaraan pribadi terangsang meningkat sehingga kebutuhan akan pelataran parkir pun bertambah. Jumlah kendaraan terutama kendaraan pribadi, sangat menentukan kebutuhan akan tempat parkir.

Setiap kota-kota besar maupun kota-kota yang sedang berkembang selalu dihadapkan pada masalah kemacetan lalu lintas dan masalah perparkiran. Kebijakan parkir harus selalu diperhatikan dalam kaitannya dengan suatu tata guna lahan maupun kebijakan transportasi. Ketiadaan pelataran parkir di kawasan tertentu dalam kota sudah pasti berakibat berkurangnya lebar jalan di tempat tersebut. Kendaraan diparkir di pinggir jalan, naik ke bahu jalan, atau menyerobot sebagian kaki lima (trotoar) sehingga jelas mengurangi daya tampung jalan tersebut. Kesulitannya, makin besar jumlah kendaraan makin besar pula kebutuhan akan pelataran parkir.

Pengendalian atau pengelolaan perparkiran diperlukan untuk mencegah atau menghilangkan hambatan lalu lintas, mengurangi kecelakaan, menciptakan kondisi agar petak parkir digunakan secara efisien, memelihara keindahan lingkungan, dan menciptakan mekanisme penggunaan jalan secara efektif dan efisien, terutama pada ruas jalan tempat kemacetan lalu lintas.

### **2.2.3 Kebijakan Perparkiran**

Kebijakan perparkiran dilakukan untuk meningkatkan kapasitas jalan yang sudah ada. Penggunaan badan jalan sebagai tempat parkir jelas memperkecil kapasitas jalan tersebut karena sebagian besar lebar jalan digunakan sebagai tempat parkir. Lebih jauh lagi, pengelolaan parkir yang tidak baik cenderung

merupakan penyebab kemacetan karena antrian kendaraan yang menunggu tempat yang kosong justru menghambat pergerakan lalu – lintas.

Kebijakan parkir bukan di badan jalan seperti pembangunan bangunan tempat parkir atau membatasi tempat parkir jelas merupakan jawaban yang sangat tepat karena sejalan dengan usaha mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dengan mengalihkan penumpang dari kendaraan pribadi ke angkutan umum. Pengalihan badan jalan yang pada mulanya digunakan sebagai tempat parkir menjadi lajur khusus bus juga merupakan jawaban yang sangat tepat. Kebijakan parkir juga menentukan metode pengontrolan dan pengaturannya (Tamin, 2000 : 524). Pelaksanaan pengaturan parkir telah sering dilakukan sejak tahun 1960-an, yang biasanya meliputi :

- ✓ Pembatasan tempat parkir di badan jalan.
- ✓ Merencanakan fasilitas tempat parkir di luar daerah, seperti *park and ride*.
- ✓ Pengaturan biaya parkir.
- ✓ Denda yang tinggi terhadap pelanggar parkir.

#### **2.2.4 Permintaan Parkir**

Adanya aktifitas atau kegiatan di suatu lokasi menimbulkan tarikan pergerakan penduduk dan kendaraan menuju ke tempat – tempat kegiatan tersebut sehingga menuntut keberadaan fasilitas parkir. Tapi yang terjadi adalah permintaan parkir tidak dapat tertampung oleh lahan yang tersedia dikarenakan kekeliruan dalam memperkirakan seberapa besar permintaan parkir yang ditimbulkan oleh suatu aktifitas.

Estimasi permintaan parkir merupakan suatu langkah kritis dalam evolusi sebuah pembangunan yang akan menarik perjalanan – perjalanan penduduk (Urban Land Institute, 1993 : 29 dalam Danarto, 1998 : 14). Estimasi terhadap permintaan parkir sangat kompleks, salah mengerti dan kadangkala dilakukan dengan pendekatan yang salah. Alasan bahwa permintaan parkir sulit dihitung secara tepat karena permintaan parkir dipengaruhi oleh berbagai kondisi, misalnya jenis dan ukuran guna lahan, karakteristik peparkir dan lain sebagainya. Tetapi bila seorang analis bisa memisahkan variabel – variabel ini secara tepat untuk

suatu fungsi lahan maka dia akan menemukan variabel – variabel yang mungkin untuk memperkirakan permintaan parkir.

Ada tiga karakteristik fundamental yang mempengaruhi permintaan parkir, yaitu (Urban Land Institute, 1993 : 30) :

1. Permintaan dasar, yaitu sifat dari gedung/bangunan yang menciptakan permintaan.
  - a. Jenis guna lahan atau bangunan termasuk ukuran dan kondisi spesifik, misalnya gedung perkantoran umum dengan luas 200.000 feet<sup>2</sup> di pinggiran kota.
  - b. Karakteristik sosioekonomi dari orang – orang yang diharapkan mengunjungi gedung, misalnya pusat perbelanjaan di pinggiran kota dengan pemilik kendaraan dari kalangan atas.
2. Faktor kendala, yaitu permintaan parkir mendasar dari tapak, bangunan atau area yang dievaluasi dapat dipengaruhi oleh sifat tapak itu sendiri atau area di sekitarnya.
  - a. Proporsi perjalanan di lahan multiguna, misalnya permintaan parkir di restoran dimana banyak konsumen bekerja di dekatnya menjadi lebih rendah karena pelanggan akan berjalan menuju restoran dan meninggalkan kendaraannya di tempat kerja.
  - b. Aksesibilitas lalu – lintas dari tapak, misalnya lokasi parkir yang dituju menjadi nyaman atau tidak nyaman dicapai dari jalan bila dibandingkan dengan fasilitas parkir terdekat.
  - c. Efisiensi dan daya tarik fasilitas parkir, misalnya bila parkir di lahan dengan batasan waktu, maka lahan ini akan kehilangan langganan jikalau ada alternatif yang lebih baik.
  - d. Biaya parkir, misalnya semua faktor hampir sama, bila suatu lokasi parkir menerapkan biaya parkir tinggi, maka pelanggan yang menggunakan fasilitas ini menjadi lebih rendah dibandingkan dengan lokasi parkir yang menerapkan biaya parkir rendah.
  - e. Alternatif moda, misalnya bila tapak parkir mudah dicapai oleh angkutan umum dan ada program aktif untuk mendorong atau bahkan mensubsidi



pegawai yang menggunakan angkutan umum maka permintaan parkir akan menurun.

- f. Kebijakan dan peraturan lokal, misalnya suatu kota akan membebaskan pajak parkir di berbagai lokasi untuk setiap jenis parkir.
3. Faktor kerangka waktu, yaitu menerjemahkan perjalanan harian dan permintaan parkir ke dalam format yang lebih sesuai yang dibutuhkan untuk mengukur fasilitas parkir dan memperkirakan pendapat.
  - a. Hubungan antara puncak dan harian, misalnya berapa persen parkir satu hari terjadi selama akhir minggu atau bagaimana persentase untuk tiap jenis parkir (pegawai, pengunjung dan lainnya).
  - b. Faktor periodik (harian, mingguan, bulanan), misalnya parkir di kawasan retail paling tinggi terjadi pada bulan Desember dan menurun pada bulan Februari atau Juli.
  - c. Faktor non periodik (perubahan dalam jangka panjang, perubahan secara tiba – tiba), misalnya ada kemungkinan aktifitas ekonomi di pusat kota dalam jangka panjang akan menurun atau meningkat, atau sebagian besar perdagangan eceran akan meninggalkan pusat kota.

Selanjutnya Urban Land Institute telah melakukan penelitian terhadap pusat – pusat perbelanjaan dengan studinya berjudul *Parking Requirements For Shopping Centers* pada tahun 1982. Dalam studi tersebut dihasilkan beberapa variabel yang secara signifikan mempengaruhi permintaan parkir dan variabel yang tidak mempengaruhinya.

Adapun variabel – variabel yang mempengaruhi permintaan parkir dalam studi tersebut adalah :

#### 1. Ukuran pusat perbelanjaan

Luas lantai pusat perbelanjaan menjadi penentu utama permintaan parkir. Hasil analisis mengindikasikan tingkat permintaan yang berbeda tiap pusat perbelanjaan. Adanya variasi tingkat permintaan parkir merefleksikan fungsi tempat perbelanjaan yang berbeda, karakteristik penyewa dan pusat perbelanjaan yang bercampur.

#### 2. Penggunaan retail

Penggunaan retail dianalisis untuk melihat signifikansinya terhadap permintaan parkir. Penyewa untuk pelayanan makanan juga turut mempengaruhi permintaan.

3. Penggunaan non retail

Keberadaan non retail juga diuji sebagai suatu variabel. Ruang kantor dan bioskop ditemukan berpengaruh secara terukur terhadap permintaan parkir.

4. Metoda bepergian

Proporsi jumlah pengunjung dan pegawai yang datang menggunakan kendaraan pribadi atau moda lain juga diuji. Variabel ini ditemukan berpengaruh secara signifikan bila kurang dari 75 % orang yang datang menggunakan kendaraan pribadi.

Sedangkan variabel – variabel yang tidak mempengaruhi permintaan parkir (Studi Urban Land Institute yang berjudul *Parking Requirements For Shopping Centers*, Tahun 1982 dalam Danarto, 1998 : 16) yaitu :

1. Amerika Serikat versus Kanada

Hasil uji menunjukkan bahwa permintaan parkir selama periode puncak pada pusat perbelanjaan yang sama di masing – masing negara hanya berbeda kurang dari 1 %.

2. Lokasi kewilayahan

Tidak ada perbedaan yang signifikan ditemukan permintaan parkir pada pusat perbelanjaan dalam wilayah yang berbeda, misalnya bagian barat dan tenggara Amerika Serikat.

3. Kota besar versus kota kecil

Ukuran populasi penduduk tidak berpengaruh secara signifikan terhadap permintaan parkir saat puncak pada pusat perbelanjaan yang diperbandingkan.

4. Pinggiran versus pusat kota

Perbandingan lokasi pusat perbelanjaan tidak mengindikasikan secara statistik perbedaan signifikan permintaan parkir saat puncak antara pusat perbelanjaan di pinggiran maupun di pusat kota.

### 2.2.5 Manajemen Pengelolaan Parkir

Fasilitas tempat parkir merupakan fasilitas pelayanan umum, merupakan faktor yang sangat penting dalam sistem transportasi di daerah perkotaan. Dipandang dari sisi rekayasa lalu – lintas aktivitas parkir yang ada saat ini sangat mengganggu kelancaran arus lalu – lintas, mengingat sebagian besar kegiatan parkir dilakukan di badan jalan. Pengaturan aktivitas di badan jalan akan membawa konsekuensi penyediaan fasilitas parkir di luar badan jalan, dengan pengelolaan fasilitas parkir di luar badan jalan tersebut dapat diusahakan oleh pemerintah daerah atau pihak swasta. Disisi lain aktivitas parkir, baik yang berada di badan jalan dan di luar badan jalan dapat merupakan sumber pendapatan daerah yang potensial apabila dikelola secara baik (Alamsyah, 2005 : 208).

#### a. Persyaratan Parkir Bila Dihubungkan Dengan Tata Guna Lahan

Tata guna lahan didalam masyarakat yang berorientasi kepada kendaraan pada saat ini membutuhkan suatu tempat untuk menyimpan mobil. Untuk pengembangan baru atau rekonstruksi, pemerintah daerah biasanya menerapkan pembagian daerah sebagai suatu upaya untuk menyediakan ruang parkir di luar badan jalan (*off street parking*). Kegiatan pembagian daerah tersebut selanjutnya memberikan satu bentuk kebutuhan parkir yang nyata dari berbagai bentuk tata guna lahan. Dan ini sangat bervariasi diantara berbagai pihak.

Untuk satu kota di bagian barat yang berukuran sedang, beberapa persyaratan ruang yang diminta sarana parkir di luar badan jalan adalah sebagai berikut : Perumahan, tiap unit, keluarga tunggal, 2 sampai 4 tergantung pada lokasinya ; apartemen studio, 1,25 ; bangunan komersial tiap 1000 feet<sup>2</sup> luas lantai ; kantor dan bank, 6,7 ; pedagang eceran, 6,7 untuk yang intensif sampai 2 untuk tempat terbuka ; pusat perbelanjaan, 3,6 ; pabrik di kawasan industri kecil, 3,3 ; rumah sakit, 0,67 setiap tempat tidur. Ruang untuk sepeda juga ditentukan. Pengecualian untuk bangunan komersial dan industri masih diijinkan bila tersedia sarana angkutan umum yang mencukupi atau bila suatu kelompok mengumpulkan kebutuhannya ke dalam satu atau beberapa fasilitas. Peniadaan kebutuhan parkir pada gedung – gedung

perkantoran di pusat kota adalah suatu siasat yang dilakukan oleh beberapa kota memperlaju pembangunan ulang di pusat kota atau meningkatkan penggunaan angkutan umum.

#### **b. Parkir Dan Hubungannya Dengan Aktivitas Pusat Kota**

Kehadiran kendaraan pribadi disertai pertumbuhan kawasan pinggir kota sangat mengubah pola perbelanjaan pedagang eceran di beberapa kota. Walaupun seluruh aktivitas bisnis di pusat perdagangan meningkat, peranan relatifnya pada pasar metropolitan menurun bila dibandingkan dengan penjualan di pinggir kota, terutama pada pusat perbelanjaan. Dukungan pada pusat perbelanjaan karena beberapa faktor seperti mengurangi waktu tempuh, tersedianya tempat parkir dengan biaya murah mengurangi kemacetan, berjalan kaki lebih dekat, dan kemudahan lain dimana barang – barang yang dibeli dapat diantar sampai kendaraan. Pemilihan pusat kota adalah karena pilihan barang yang lebih banyak dan kemungkinan harganya lebih murah.

Walaupun parkir bukan merupakan satu – satunya faktor, sebuah studi menyatakan bahwa daerah yang memiliki tempat parkir yang baik, nyaman dan murah lebih mampu untuk mempertahankan kehadirannya. Kebutuhan akan ruang pada pusat kota seperti misalnya untuk perkantoran, yang ditandai dengan banyaknya gedung pencakar langit nampaknya tidak banyak terpengaruh oleh kompetisi di pinggir kota.

#### **c. Parkir Di Badan Jalan (*On Street Parking*)**

Ruang yang tersedia untuk memarkir kendaraan di tepi jalan di kawasan pusat kota dan sepanjang jalan raya utama tetap dibatasi. Ada banyak contoh dimana parkir di badan jalan arteri utama dilarang, setidaknya selama jam sibuk pada pagi dan sore hari, untuk meningkatkan kapasitas jalan. Larangan ini akan efektif bila pada tempat itu diberlakukan sebagai “zona derek” (*tow – away zone*) dengan harga tebus kendaraan yang tinggi. Posisi kendaraan yang diparkir di jalan hampir selalu sejajar menyinggung kerb. Manual menyarankan bahwa ukuran tempat parkir (*parking stall*) adalah lebar 2,4 meter, panjang 6,6 meter sampai 7,8 meter untuk satu mobil. Disamping itu

terdapat alternatif “parkir berpasangan” (*paired parking*) dengan menggunakan dua stall masing – masing sepanjang 6 meter dengan ruang bebas diantara pasangan tempat parkir sebesar 2,4 meter untuk manuver kendaraan. Di dekat tempat penyeberangan jalan dan pada kaki menuju persimpangan harus disediakan ruang terbuka setidaknya – tidaknya 6 meter. Pada jalan potong utama, jarak ini ditetapkan sebesar 15 meter atau lebih. Walaupun parkir secara paralel ini hanya mampu menampung sedikit kendaraan, namun cara ini tidak terlalu mengganggu gerakan lalu – lintas dan mengurangi kecelakaan dibandingkan dengan cara “parkir miring” (*angle positioning*). Berdasarkan alasan ini, parkir miring dalam prakteknya jarang dianjurkan. Sebagai contoh, parkir miring bersudut  $45^{\circ}$  umumnya hanya bisa dibenarkan pada jalan yang lebarnya minimum 16,5 meter (Alamsyah, 2005 : 210).

Fungsi jalan yang utama adalah mengalirkan lalu – lintas. Kapasitas jalan dipengaruhi oleh lebar jalan, semakin kecil lebar jalan maka kapasitas jalan tersebut semakin rendah. Penggunaan bagian jalan untuk parkir jelas akan mengurangi kapasitas jalan tersebut. Pengurangan kapasitas tersebut juga dipengaruhi oleh gangguan samping yang dapat berupa keluar masuknya kendaraan dari tempat parkir. Penurunan kapasitas akibat gangguan parkir di jalan akan semakin besar pada arus jalan yang berkecepatan tinggi atau pengurangan lebar jalan untuk parkir pada ruas jalan dengan hierarki yang lebih tinggi akan lebih drastis. Oleh karena itu, ruas jalan yang diperbolehkan untuk digunakan sebagai parkir di jalan haruslah memenuhi syarat sebagai berikut :

1. Pada jalan di daerah perkotaan yang mempunyai klasifikasi fungsi jalan lokal sekunder.
2. Kebutuhan akan parkir relatif tinggi, sementara tempat parkir khusus tidak tersedia atau tidak direncanakan sebelumnya.
3. Pada arus jalan yang tingkat pelayanannya masih memadai atau dimana perbandingan volume dan kapasitas masih lebih kecil dari 0,60.

Selain itu parkir di tepi jalan (*On street parking*) juga mempunyai keunggulan dan kelemahan (Danarto, 1998 : 16).

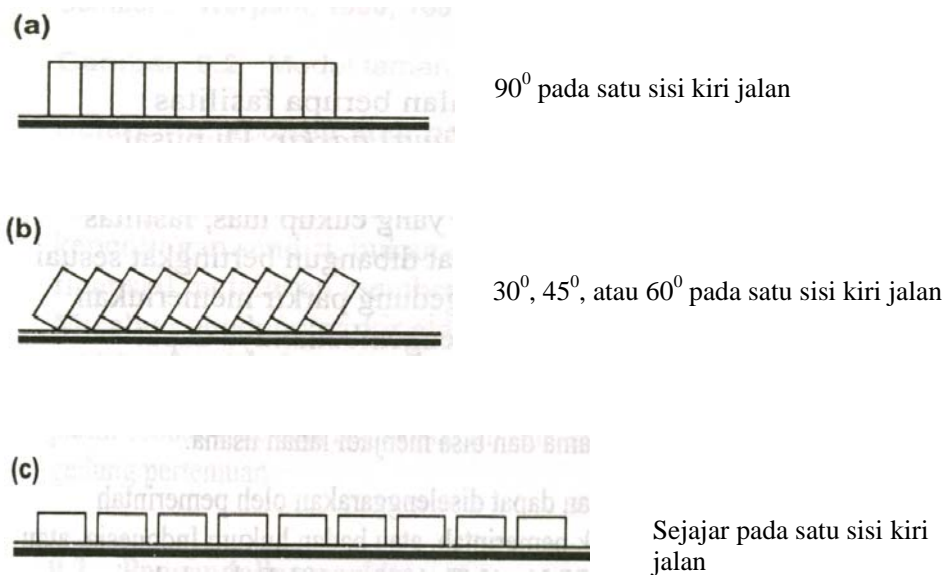
Keunggulan dari sistem parkir ini adalah :

- ✓ Meminimumkan jarak tempuh berjalan kaki (*minimizing walking distance*).
- ✓ Di Indonesia, sistem parkir ini tidak membatasi waktu parkir (*unlimited parking duration*), dengan kata lain parkir tidak berubah/tidak tergantung lamanya parkir.

Kelemahan dari sistem parkir ini adalah :

- ✓ Menyita sebagian badan jalan sehingga mengganggu kelancaran arus lalu – lintas.
- ✓ Sering mengganggu lalu – lintas sewaktu masuk atau keluar dari petak parkir karena berhubungan langsung dengan arus lalu – lintas.

Parkir di jalan dilakukan di daerah manfaat jalan pada tepi jalan dan biasanya parkir di jalan ini dilakukan dengan beberapa bentuk yaitu :



**Gambar 2.1 Parkir Di Sisi Jalan**

#### **d. Parkir Di Luar Badan Jalan (*Off Street Parking*)**

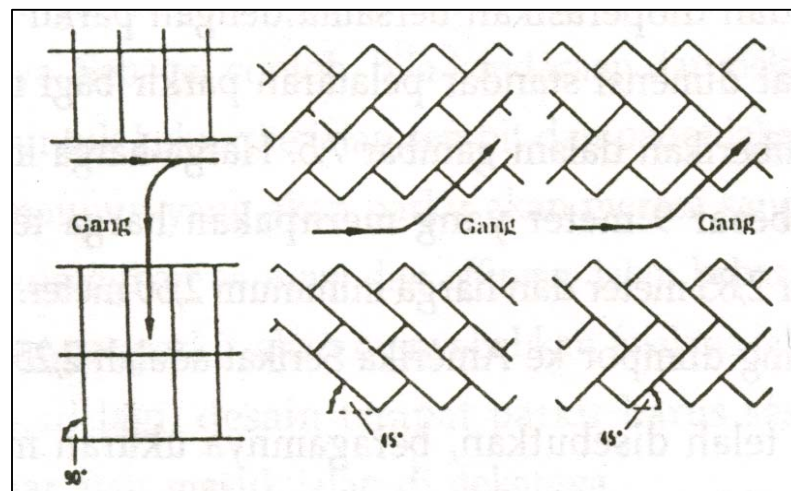
Fasilitas parkir di luar jalan merupakan parkir khusus yang tidak memanfaatkan badan jalan. Beberapa jenis parkir di luar badan jalan antara lain, yaitu :

- Pelataran parkir

Pelataran parkir adalah fasilitas parkir di luar badan jalan yang paling sederhana. Pelataran ini biasanya dibagi – bagi dengan menggunakan bempér atau kerb, permukaannya dilapisi dengan perkerasan beton atau aspal dan diberi marka menuju tempat parkir (*parking stall*) dan jalan untuk mobil (*driveway*) (Alamsyah, 2005 : 215). Pelataran parkir yang dibuat di daerah terbuka di pusat kota maupun di pinggiran kota yang harus sesuai dengan peruntukan lahannya dan juga harus berfungsi sebagai taman penghijauan kota (Siswosoebroto, 2001 : 101).

Areal yang lebih menguntungkan untuk pelataran parkir biasanya terdapat di bagian dalam blok besar atau yang menghadap jalan dibelakangnya dimana harga tanah dan bangunan masih murah. Bila direncanakan dengan baik, kadang – kadang pelataran parkir berukuran kecil atau tak teratur bentuknya dapat dikembangkan menjadi memenuhi syarat.

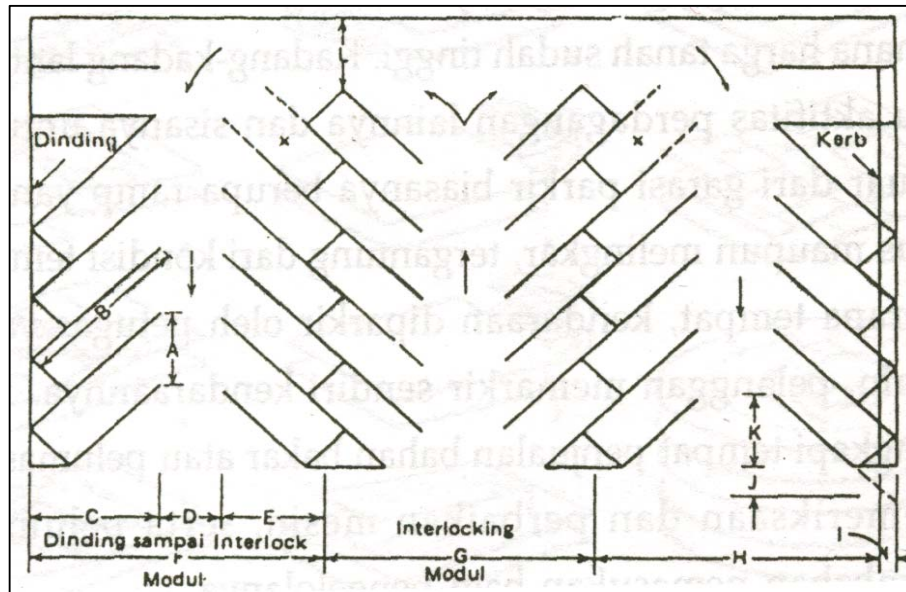
Pelataran parkir atau garasi parkir merupakan tambahan yang penting pada gedung – gedung sekolah, pusat perbelanjaan, stadion atau gelanggang olah raga, tempat – tempat hiburan dan bandar udara, mengingat beberapa tempat ini dikunjungi mobil – mobil pribadi. Masing – masing memiliki masalah khusus sehubungan dengan kebutuhan puncak dan pengaturan lain pada rincian dan ukuran desain. Berikut adalah gambar tatanan tempat parkir pada *off street parking* :



Parkir bersudut 90°

Parkir miring 'A'

Parkir miring 'B'



**Gambar 2.2 Tataan Tempat Parkir**

X = Tempat parkir yang tidak dapat dicapai pada penataan tertentu

Dimensi (ft)	Kode pada diagram	Kendaraan A.S*				Asing dan subkompak#			
		45°	60°	75°	90°	45°	60°	75°	90°
Lebar tempat parkir sejajar jalan	A	12.7	10.4	9.3	9.0	10.0	8.7	7.8	7.5
Panjang garis tempat parkir	B	25.0	22.0	20.0	18.5	-	-	-	-
Jarak ujung tempat parkir ke dinding	C	17.5	19.0	19.5	18.5	-	-	-	-
Lebar jalan diantara garis tempat parkir	D	12.0	16.0	23.0	26.0	11.0	14.0	17.4	20.0
Jarak ujung tempat parkir terhadap interlock	E	15.3	17.5	18.8	18.5	16.0	16.7	16.3	15.0
Modul, dinding sampai interlock	F	44.8	52.5	61.3	63.0	-	-	-	-
Modul, interlocking	G	42.6	51.0	61.0	63.0	-	-	-	-
Modul, interlock sampai kerb	H	42.8	50.2	58.8	60.5	-	-	-	-
Bemper gantung	I	2.0	2.3	2.5	2.5	-	-	-	-
Offset	J	6.3	2.7	0.5	0.0	-	-	-	-
Setback	K	11.0	8.3	5.0	0.0	-	-	-	-
Jalan melintang, satu arah	L	14.0	14.0	14.0	14.0	-	-	-	-
Jalan melintang, dua arah	-	24.0	24.0	24.0	24.0	-	-	-	-
Modul, dinding ke dinding	-	-	-	-	-	43.0	47.4	50.0	50.0

\* Lebar tempat parkir 9,0 ft (2,7 m)

# Lebar tempat parkir

**Gambar 2.3 Dimensi Penataan Parkir Yang Dianjurkan Untuk Berbagai Sudut Parkir (Sumber : HRB Special Report 125 dalam Alamsyah, 2005 : 217)**



Penataan petak parkir pada parkir di luar jalan harus diupayakan sedemikian rupa guna mencapai butir – butir sebagai berikut (Anaconda, 1990) :

- ✓ Menyediakan petak parkir secara optimal.
- ✓ Mengoptimalkan tingkat kemudahan bagi peparkir pada saat masuk dan keluar petak parkir.
- ✓ Menata pintu masuk – keluar fasilitas parkir dengan jalur pejalan kaki atau arus lalu – lintas setempat agar nyaman dan aman.

Keunggulan sistem parkir ini adalah :

- ✓ Memiliki tingkat keamanan lebih tinggi dan tidak mengganggu arus lalu – lintas.
- ✓ Memiliki keleluasaan dalam mengatur petak parkir dalam usaha memaksimalkan kapasitas.

Kelemahan sistem parkir ini adalah :

- ✓ Jarak berjalan kaki akan lebih jauh (kecuali parkir di luar jalan yang ditempatkan di lantai dasar gedung yang dituju).

- Gedung Parkir Bertingkat

Gedung parkir bertingkat telah banyak dibangun di beberapa lokasi kota dan pinggir kota dimana harga sudah sangat tinggi. Kadang – kadang lantai dasar dipakai untuk toko atau aktifitas perdagangan lainnya dan sisanya untuk parkir. Jalan masuk atau keluar dari garasi parkir biasanya berupa ramp yang cukup curam baik bentuk lurus maupun melingkar, tergantung dari kondisi tempat atau pilihan desain. Selain itu, kemiringan lantai harus tidak lebih dari 5 % dan lebih datar lebih baik. Di beberapa tempat, kendaraan diparkir oleh petugas yang menunggu ; dan ditempat lain pelanggan memarkir sendiri kendaraannya (Alamsyah, 2005 : 218).

Desain garasi parkir disesuaikan dengan kebutuhan pelanggan. Untuk melayani kendaraan yang diparkir sepanjang hari, harus dibuat ketentuan penerimaan dan pengeluaran bagi hampir semua kendaraan yang hanya parkir sebentar. Desain yang berbeda akan lebih cocok untuk parkir belanja dimana periode puncak saat memuat dan membongkar barang

tidak terlalu tajam. Dalam beberapa kasus dimana lokasi yang disediakan bersifat sementara, gedung parkir dapat dibangun berdasarkan desain modular dari baja atau beton pracetak yang dapat dibongkar kembali dan dipindahkan.

- **Pengembangan Fasilitas Parkir di Luar Badan Jalan**

Ada beberapa persoalan yang harus diselesaikan satu persatu guna mengembangkan fasilitas parkir di luar badan jalan untuk kepentingan umum. Sebagai cara mengatasi persoalan – persoalan ini, pembuat undang – undang negara bagian mendelegasikan kekuasaan kepada pemerintah kota setempat atau pihak otorita diijinkan untuk :

- a. Memungut pajak atau membentuk distrik – distrik dengan penetapan pajak khusus.
- b. Memperoleh sebidang tanah sebagai hak pemerintah.
- c. Membiayai melalui kontrak pendapatan atau obligasi umum.
- d. Mengatur bentuk – bentuk penggunaan komersial pada fasilitas parkir atau usaha swasta untuk membangun dan mengoperasikan fasilitas tersebut.
- e. Membangun fasilitas dan mengoperasikannya secara menyeluruh.

Biasanya fasilitas parkir di luar badan jalan secara finansial dan fungsional digabung dengan cadangan pendapatan dan pengukur parkir guna meringankan kesulitan masalah parkir atau untuk melunasi kewajiban keuangan. Pemilihan mode guna menyelenggarakan akomodasi parkir di luar badan jalan akan bervariasi berdasarkan karakteristik ukuran dan perekonomian kota, sifat bisnis dan politik, struktur hutang dan pajak, besarnya kebutuhan parkir serta faktor – faktor lain yang berkaitan.

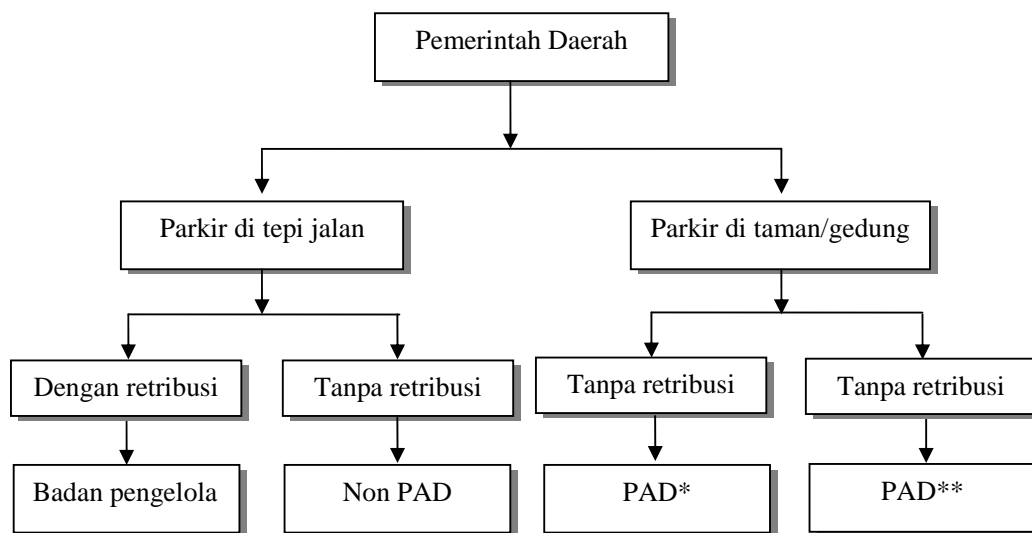
**e. Retribusi Parkir**

Besaran retribusi parkir untuk tiap jenis kendaraan dan fasilitas parkir pada prinsipnya harus berbeda. Besaran tersebut akan mempengaruhi besar pendapatan asli daerah yang akan diterima. Mengingat pengadaan fasilitas di luar badan jalan banyak mengalami kendala kaitannya dengan keterbatasan

dana dari pemerintah daerah dan keterbatasan lahan, maka untuk memberi rangsangan pihak swasta untuk menginvestasikan atau menyediakan fasilitas parkir di lingkungan pusat kegiatannya cukup memadai, penentuan tarif parkir untuk fasilitas parkir yang dikelola swasta dilakukan tanpa campur tangan pemerintah daerah, tetapi pihak pengelola diwajibkan membayar retribusi ke pemerintah daerah dengan besarnya merupakan persentase dari tarif parkir yang diterangkan.

Sedangkan untuk pusat – pusat kegiatan yang membebaskan biaya parkir khususnya pusat kegiatan yang bersifat bisnis, besarnya retribusi sebaiknya diatur oleh pemerintah daerah dengan pengelola pusat kegiatan yang bersangkutan.

Berdasarkan uraian diatas, secara fungsional dapat digambarkan kerangka organisasi sebagai berikut :



PAD = Pendapatan Asli Daerah (Sistem kontrak/lelang)  
 PAD\* = Pendapatan Asli Daerah tipe I  
 PAD\*\* = Pendapatan Asli Daerah tipe II

**Gambar 2.4 Bagan Alir Pendapatan Asli Daerah Dari Parkir**

## 2.2.6 Perancangan Fasilitas Parkir

Masalah utama dalam merencanakan fasilitas parkir adalah besarnya kebutuhan parkir yang ditentukan oleh jumlah kendaraan parkir. Menentukan

fasilitas parkir pada suatu lokasi, diperlukan perancangan yang benar agar tujuan dan fungsinya juga sesuai (Siswosoebroto, 2001 : 101). Faktor – faktor penentu yang mempengaruhi perancangan fasilitas parkir adalah sebagai berikut :

1. Tingkat kepemilikan kendaraan

Tingkat kepemilikan kendaraan adalah pengelompokkan kelas menurut tinggi rendahnya angka kapasitas mobil yaitu banyaknya mobil penumpang yang terdapat pada 100 penduduk. Untuk setiap kota tingkat kepemilikan kendaraan berbeda – beda tergantung tingkat kemakmuran penduduknya.

2. Faktor sirkulasi

Perancangan parkir tidak terlepas dari faktor sirkulasi dan manuvernya terutama aksesibilitasnya baik secara sistem maupun kondisi fisiknya. Pertimbangan tidak hanya pada sistem sirkulasi lalu – lintas di sekitar lingkungan saja, tetapi juga pada sistem transportasi kota. Beberapa hal yang mempengaruhi sirkulasi adalah :

- a. Jumlah pengunjung, macam barang yang diperjualbelikan dan sebagainya.
- b. Rute – rute yang ramai dan disenangi pengunjung.
- c. Jumlah kendaraan yang ada di lokasi pada saat itu, terutama pada jam sibuk.
- d. Bercampurnya antara kendaraan pengunjung dan kendaraan yang sedang melakukan bongkar muat.

3. Faktor pengembangan

Tingkat laju dan gerak masyarakat kota selalu berkembang diikuti dengan semakin meningkatnya tingkat kepemilikan kendaraan. Hal ini harus diikuti dengan peningkatan penyediaan fasilitas transportasi termasuk fasilitas parkir. Dengan adanya perkembangan ini, maka harus ada pertimbangan dalam jangka pendek (1 – 5 tahun) maupun dalam jangka panjang (10 – 20 tahun).

### **2.2.7 Standar Penyediaan Ruang Parkir**

Pembangunan sarana parkir di pusat perbelanjaan harus memenuhi standar yang ada sehingga diharapkan permasalahan kurangnya lahan parkir dapat teratasi. Standar kebutuhan parkir adalah jumlah tempat parkir yang dibutuhkan untuk menampung kendaraan berdasarkan fasilitas dan fungsi guna lahan.

Kebutuhan parkir tidak hanya berbeda menurut kegiatan dan fasilitas/guna lahan tetapi juga berbeda menurut lokasi dari guna lahannya, misalnya pusat pertokoan yang berada di pusat kota akan berbeda kebutuhan parkirnya dengan pusat pertokoan yang berada di pinggiran kota.

Standar penyediaan ruang parkir yang dikeluarkan oleh *Urban Land Institute* untuk pusat perbelanjaan dalam studinya *Parking Requirements for Shopping Centers* pada tahun 1982 merekomendasikan sebagai berikut :

- 4 petak parkir untuk 1.000 feet<sup>2</sup> (304,8 meter) luas lantai kotor atau 4 petak parkir tiap 304 m<sup>2</sup> untuk pusat perbelanjaan dengan luas lantai 25.000 – 400.000 feet<sup>2</sup> (7.620 – 121.920 m<sup>2</sup>).
- 4,5 petak parkir untuk 1.000 feet<sup>2</sup> (304,8 meter) luas lantai kotor atau 4,5 petak parkir tiap 304 m<sup>2</sup> dengan rentang 4 sampai 5 petak parkir untuk pusat perbelanjaan dengan luas lantai 400.000 – 600.000 feet<sup>2</sup> (121.920 – 182.880 m<sup>2</sup>).
- 5 petak parkir untuk 1.000 feet<sup>2</sup> (304,8 meter) luas lantai kotor atau 5 petak parkir tiap 304 m<sup>2</sup> untuk pusat perbelanjaan dengan luas lantai diatas 600.000 feet<sup>2</sup> (didas 182.880 m<sup>2</sup>).

Standar ini bukanlah standar mutlak dan dapat dimodifikasi sesuai dengan jenis kegiatan dan karakteristik penyewa di pusat perbelanjaan tersebut.

Selanjutnya studi ini juga merekomendasikan segala sesuatu yang berkaitan dengan karakteristik jenis kegiatan di suatu pusat perbelanjaan sebagai berikut :

#### 1. Kantor

Bila ruang yang digunakan melebihi 10 % dari total luas lantai bangunan maka harus disediakan tambahan petak parkir.

#### 2. Bioskop

- ✓ Pusat perbelanjaan dengan luas lantai kurang dari 100.000 feet<sup>2</sup> (30.480 m<sup>2</sup>) mensyaratkan tambahan 3 petak parkir setiap 100 kursi untuk bioskop yang menempati sampai dengan 10 % dari total luas lantai bangunan.
- ✓ Pusat perbelanjaan dengan luas lantai antara 100.000 – 200.000 feet<sup>2</sup> (30.480 – 60.960 m<sup>2</sup>) yang menyediakan sampai dengan 450 kursi tidak ada tambahan petak parkir. Tapi disyaratkan tambahan 3 petak parkir setiap 100 kursi bila jumlah kursi diatas 450 kursi.

- ✓ Pusat perbelanjaan dengan luas lantai di atas 200.000 feet<sup>2</sup> (diatas 60.960 m<sup>2</sup>) yang menyediakan sampai dengan 750 kursi tidak ada tambahan petak parkir. Tapi disyaratkan tambahan 3 petak parkir setiap 100 kursi bila jumlah kursi diatas 750 kursi.

### 3. Restoran

Bila menempati sampai dengan 10 % dari luas lantai pada pusat perbelanjaan dengan luas kurang dari 100.000 feet<sup>2</sup> (30.480 m<sup>2</sup>) atau 5 % dari luas lantai pada pusat perbelanjaan dengan luas lebih dari 100.000 feet<sup>2</sup>, maka perhitungan tambahan petak parkir sebagai berikut :

- ✓ Pusat perbelanjaan dengan luas antara 25.000 – 100.000 feet<sup>2</sup> (7.620 – 30.480 m<sup>2</sup>) mensyaratkan tambahan 10 petak parkir setiap 1.000 feet<sup>2</sup> (304,8 m) luas restoran.
- ✓ Pusat perbelanjaan dengan luas antara 100.000 – 200.000 feet<sup>2</sup> (30.480 – 60.960 m<sup>2</sup>) mensyaratkan tambahan 6 petak parkir setiap 1.000 feet<sup>2</sup> (304,8 m) luas restoran.
- ✓ Pusat perbelanjaan dengan luas antara 200.000 – 600.000 feet<sup>2</sup> (60.960 – 182.880 m<sup>2</sup>) tidak ada tambahan petak parkir.
- ✓ Pusat perbelanjaan dengan luas lebih dari 600.000 feet<sup>2</sup> (> 182.880 m<sup>2</sup>) dapat mengurangi persyaratan umum yang ditentukan (5 petak parkir untuk 1.000 feet<sup>2</sup> luas lantai kotor), yaitu sampai 4 petak parkir setiap 1.000 feet<sup>2</sup>.

### 2.2.8 Beberapa Istilah Dalam Studi Parkir

Studi terhadap perparkiran tidak terlepas dari beberapa istilah yang biasa digunakan. Istilah – istilah ini dipakai dalam usaha untuk mendapatkan besaran – besaran baku. Dengan besaran ini diharapkan para analis dapat memahami permasalahan perparkiran dengan bahasa yang sama.

Berikut ini adalah beberapa istilah yang digunakan pada studi ini (Jumantara, 1994 dalam Danarto, 1998 : 19) :

#### a. Space hour

Satu petak parkir per satu jam.

#### b. Satuan Ruang Parkir (SRP)

Satuan ruang parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar buka pintu. Untuk hal-hal tertentu bila tanpa penjelasan, SRP adalah SRP untuk mobil penumpang.

c. Jalur Sirkulasi

Jalur sirkulasi adalah tempat, yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir.

d. Jalur Gang

Jalur gang merupakan jalur antara dua deretan ruang parkir yang berdekatan.

e. Akumulasi parkir (*Parking accumulation*)

Jumlah keseluruhan kendaraan yang parkir pada tempat parkir tertentu dalam periode waktu tertentu dengan satuan kendaraan perjam.

f. Volume parkir (*Parking volume*)

Jumlah keseluruhan kendaraan yang parkir pada tempat parkir tertentu selama periode waktu tertentu dinyatakan dalam satuan kendaraan perhari.

g. Kapasitas normal (*Normal capacity*)

Kapasitas parkir yang secara teoritis dapat digunakan sebagai tempat parkir, yang dinyatakan dalam petak parkir atau kendaraan.

h. Kapasitas praktis (*Practical capacity*)

Kapasitas yang terpakai dalam satu satuan waktu, dinyatakan dengan petak – jam, petak – hari.

i. Tingkat pergantian kendaraan (*Turn over*)

Jumlah rata – rata kendaraan yang parkir pada satu petak parkir dalam periode waktu tertentu yang dinyatakan dalam kendaraan perpetak parkir.

j. Lama parkir (*Parking duration*)

Jumlah rata – rata waktu parkir pada petak parkir yang tersedia, yang dinyatakan dalam ½ jam, satu jam, satu hari.

k. Puncak parkir

Akumulasi parkir rata – rata tertinggi, dinyatakan dengan satuan kendaraan.

l. Indeks parkir (*Parking index*)

Perbandingan antara jumlah kendaraan yang parkir pada suatu saat dengan kapasitas normal atau rasio antara akumulasi parkir dengan kapasitas nyata.

m. Ketersediaan petak parkir (*Available space hours*)

Jumlah petak parkir yang tersedia atau kapasitas normal dalam periode tertentu atau perkalian antara kapasitas parkir dengan waktu operasi petak parkir, dinyatakan dalam petak – jam, petak – hari.

n. Efisiensi penggunaan petak parkir

Perbandingan antara kapasitas yang terpakai dalam waktu tertentu dengan ketersediaan petak parkir, dinyatakan dalam persentase. Makin sering petak parkir digunakan makin tinggi efisiensinya.

### 2.2.9 Variabel Yang Dilibatkan Dalam Penelitian

Berikut ini adalah variabel yang dilibatkan dalam mendukung penelitian ini serta sumber variabelnya, yaitu sebagai berikut :

**Tabel 2.4**  
**Variabel Yang Dilibatkan Dalam Penelitian**

No.	Variabel Yang Dilibatkan	Sumber
1.	Luas lantai total	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Rudy Danarto, 1998, TA Jurusan Teknik Planologi ITB.</b> Analisis Pemanfaatan Gedung Parkir Di Pusat Perbelanjaan &amp; Faktor-Faktor Yang Mempengaruhinya Di Kota Bandung.</li> <li>2. <b>Iredo Bettie Puspita, 2005, TA Jurusan Teknik Planologi ITB.</b> Penyusunan Standar Kebutuhan Tempat Parkir Rumah Sakit Umum di Kota Bandung dengan Pendekatan Permintaan dan Penyediaan.</li> <li>3. <b>Bambang Ismanto Siswosobroto, 2001, Jurnal PWK.</b> Karakteristik Kebutuhan Parkir Gedung Perkantoran di Kota Bandung.</li> </ol>
2.	Luas lantai terpakai	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Rudy Danarto, 1998, TA Jurusan Teknik Planologi ITB.</b> Analisis Pemanfaatan Gedung Parkir Di Pusat Perbelanjaan &amp; Faktor-Faktor Yang Mempengaruhinya Di Kota Bandung.</li> <li>2. <b>Bambang Ismanto Siswosobroto, 2001, Jurnal PWK.</b> Karakteristik Kebutuhan Parkir Gedung Perkantoran di Kota Bandung.</li> </ol>
3.	Jumlah pegawai	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bambang Ismanto Siswosobroto, 2001, Jurnal PWK.</b> Karakteristik Kebutuhan Parkir Gedung Perkantoran di Kota Bandung.</li> </ul>
4.	Jumlah pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bambang Ismanto Siswosobroto, 2001, Jurnal PWK.</b> Karakteristik Kebutuhan Parkir Gedung Perkantoran di Kota Bandung.</li> </ul>

*Sumber : Survey Sekunder Tahun 2007*

### 2.3 Kajian Studi Terdahulu

Kajian terhadap studi terdahulu dianggap perlu karena melatarbelakangi dan sebagai bahan pembandingan dengan studi yang akan dilakukan. Adapun studi – studi terdahulu yang telah dilakukan, diantaranya :



1. ***"Analisis Pemanfaatan Gedung Parkir Di Pusat Perbelanjaan Dan Faktor – Faktor Yang Mempengaruhinya Di Kotamadya Bandung"***

Oleh : Rudy Danarto, Tahun 1998, Tugas Akhir Jurusan Teknik Planologi Institut Teknologi Bandung.

Kota Bandung merupakan salah satu kota berpenduduk sangat besar di Indonesia. Seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk, tingkat kepemilikan kendaraan bermotor baik pribadi maupun umum sebagai sarana pergerakan semakin meningkat. Peningkatan jumlah pemilikan kendaraan bermotor di Kota Bandung dari tahun ke tahun sebesar 14,72 % (Satlantas Bandung). Tingginya tingkat pemilikan kendaraan bermotor ini akan berdampak pada semakin besar pula pada permintaan penyediaan prasarana yang harus disesuaikan.

Penyebaran lokasi kegiatan pada bagian kota akan selalu diikuti dengan dibangunnya gedung – gedung baru. Pembangunan gedung – gedung baru harus menyediakan tempat parkir yang memadai (memenuhi standar yang berlaku). Pusat perbelanjaan atau pertokoan sebagai jenis kegiatan pembangkit pergerakan yang cukup besar akan menimbulkan permintaan terhadap parkir. Buruknya pelayanan angkutan umum akan mendorong orang untuk menggunakan mobil pribadi menuju ke tempat – tempat tersebut. Kecenderungan peningkatan penggunaan kendaraan pribadi meningkatkan kebutuhan akan fasilitas parkir.

Pemerintah Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Bandung mewajibkan kepada setiap pengelola pusat perbelanjaan untuk menyediakan fasilitas parkir. Ketiadaan standar kebutuhan parkir untuk Kota Bandung menyebabkan Pemda Kotamadya Bandung dalam hal ini Dinas Tata Kota Kotamadya Daerah Tingkat II Bandung terpaksa mengadopsi standar kebutuhan parkir yang dikeluarkan oleh DKI Jakarta, yaitu Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 7 Tahun 1991 Tentang Pedoman Perencanaan Tata Bangunan dengan pertimbangan bahwa kesamaan antara Jakarta dan Bandung sebagai Kota Besar. Selain itu Jakarta merupakan satu – satunya kota di Indonesia yang memiliki standar kebutuhan parkir. Tetapi pada kenyataannya dalam membangun fasilitas parkir, pengembang tidak menggunakan standar tersebut melainkan berdasarkan kemampuannya dalam menyediakan sejumlah petak parkir. Akibatnya, di beberapa gedung parkir terjadi antrian kendaraan yang tidak dapat masuk ke gedung parkir karena jumlah petak

parkir yang disediakan lebih kecil daripada permintaan parkirnya. Sementara di pusat perbelanjaan lainnya, terjadi kekosongan karena jumlah petak parkir yang disediakan lebih besar daripada permintaan parkirnya.

Hasil dari temuan studi ini adalah suatu perbandingan antara standar kebutuhan parkir yang dikeluarkan Pemerintah DKI Jakarta Nomor 7 Tahun 1991 Tentang Pedoman Perencanaan Tata Bangunan dengan hasil perhitungan penyediaan petak parkir menurut standar perjenis kegiatan pada pusat perbelanjaan yang ada di Kotamadya Bandung. Standar penyediaan petak parkir tersebut adalah sebagai berikut :

1. Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 7 Tahun 1991 Tentang Pedoman Perencanaan Tata Bangunan, yaitu harus disediakan satu petak parkir untuk :
  - Pertokoan : setiap 60 m<sup>2</sup>
  - Perkantoran : setiap 100 m<sup>2</sup>
  - Hiburan : setiap 20 m<sup>2</sup>
  - Rumah makan : setiap 20 m<sup>2</sup>
  - Bioskop : setiap 10 kursi penonton
  - Olahraga : setiap 100 m<sup>2</sup>
  - Serbaguna : setiap 10 m<sup>2</sup>
  - Lainnya : setiap 60 m<sup>2</sup>
2. Penyediaan kapasitas petak parkir berdasarkan standar per jenis kegiatan pada pusat perbelanjaan. Penghitungan kapasitas petak parkir menurut perjenis kegiatan ini masih didasarkan oleh Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 7 Tahun 1991 Tentang Pedoman Perencanaan Tata Bangunan.
3. Selain standar kebutuhan parkir DKI Jakarta yang diadopsi oleh penelitian ini, ada pula hasil temuan dalam studi ini yaitu faktor – faktor yang ikut mempengaruhi permintaan parkir di pusat perbelanjaan di Kotamadya Bandung. Faktor – faktor tersebut adalah sebagai berikut :
  - Lokasi pusat perbelanjaan
  - Daya tarik pusat perbelanjaan
  - Penyewa/penggunaan lantai
  - Daya tarik gedung parkir
  - Sosioekonomi pengunjung

- Alternatif parkir
- Kebijakan pemerintah daerah

## 2. “ *Penentuan Alternatif Penyediaan Ruang Parkir Di Sepanjang Jalan Ir. H. Djuanda Kota Bandung*”

Oleh : Mery C. P Silalahi, Tahun 2001, Tugas Akhir Jurusan Teknik Planologi Institut Teknologi Bandung.

Jalan Ir. H. Djuanda merupakan salah satu dari beberapa jalan di Kota Bandung yang bermasalah (Tingkat kemacetan yang tinggi) serta mengalami perubahan yang cepat, selain itu koridor ini merupakan *Central Business Distric* (CBD) II Kota Bandung (DLLAJ, 2000). Koridor ini terletak di Wilayah Pengembangan Cibeunying dan berdasarkan fungsinya jalan ini berfungsi menjadi jalan arteri sekunder (DLLAJ Kota Bandung, 2000) yaitu jalan dengan pelayanan jasa distribusi untuk pergerakan dalam kota dengan ciri – ciri kecepatan tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien. Dalam RDTRK Wilayah Cibeunying dijelaskan bahwa akibat dari perluasan Kotamadya Bandung tahun 1987 (PP No. 16 Tahun 1987) lahirlah beberapa sub pusat pengembangan yang tidak terencana. Hal ini diartikan bahwa lokasi – lokasi yang mengalami perubahan tersebut tidak diikuti dengan penyediaan sarana dan prasarana untuk mendukung keberadaan pusat – pusat pelayanan tersebut. Dan salah satu sub pusat yang bermasalah tersebut yaitu Jalan Ir. H. Djuanda.

Perubahan yang terjadi di sepanjang Jalan Ir. H. Djuanda yaitu terjadinya penetrasi kegiatan perdagangan terhadap kawasan perumahan. Dan kondisi ini tidak didukung oleh penyediaan parkir, dimensi jalan pemberhentian angkutan umum, dan kegiatan pedagang kaki lima. Kemacetan lalu – lintas terjadi terutama pada jam – jam padat/sibuk (*peak hours*) sedangkan VCR rata – rata sebesar 0,8 (DLLAJ Kota Bandung). Perubahan pemanfaatan lahan di jalan ini dapat dibagi menjadi empat perioda (Safariah Rifianti, 1999 : hal 40 – 42 dalam Silalahi, 2001 : hal 3) yaitu :

- a. Perioda perkembangan I yaitu kegiatan – kegiatan yang berdiri antara tahun 1979 – 1983, diawali dengan terjadinya pembentukan 5 unit kegiatan perdagangan dengan luas lahan yang berubah untuk kegiatan ini sekitar 0,644

Ha sedangkan pembentukan kegiatan lainnya tidak begitu besar (belum terjadi penetrasi terhadap kawasan perumahan Djuanda).

- b. Periode perkembangan II, yaitu kegiatan – kegiatan yang berdiri antara tahun 1984 – 1988, mulai berdirinya kegiatan komersial lainnya selain dari kegiatan perdagangan, seperti kegiatan perkantoran (1 unit), hotel (1 unit) dan wisma (3 unit). Dan perubahan belum mendominasi kegiatan perdagangan yang telah ada.
- c. Periode perkembangan III, yaitu kegiatan – kegiatan yang berdiri antara tahun 1989 – 1993, kegiatan perkantoran mulai menunjukkan perkembangan yang pesat walau pada periode ini pemanfaatan lahan untuk kegiatan perdagangan masih lebih luas.
- d. Periode perkembangan IV, yaitu kegiatan – kegiatan yang berdiri tahun 1994 – 1999, perkembangan kegiatan perkantoran sangat cepat pada peralihan periode ke III dan IV, namun pada tahun terakhir perubahan ini mengalami penurunan dan saat ini kawasan sepanjang jalan Ir. H. Djuanda mengalami perubahan dari kawasan perkantoran menjadi perdagangan dan jasa (terjadi penetrasi terhadap kawasan perumahan).

Aglomerasi (pemusatan) yang terjadi di sepanjang Jalan Ir. H. Djuanda merupakan pemusatan kegiatan perdagangan, jasa dan perumahan dalam suatu kawasan. Hal ini disebabkan karena adanya perubahan pemanfaatan lahan yang cukup cepat (Rifianti, 1999 dalam Silalahi, 2001 : 4) sehingga beberapa kegiatan tercampur dalam satu kawasan sedangkan daya dukung lingkungan di sepanjang jalan ini disiapkan untuk kawasan perumahan. Hal ini menyebabkan masalah lalu – lintas yang cukup berarti berupa kemacetan, penyediaan tempat parkir yang kurang sehingga menggunakan badan jalan (*on street parking*) serta berbagai masalah lalu – lintas yang lain.

Di dalam penelitian ini ada beberapa karakteristik potensi parkir yang dikaji yaitu :

- Rumah makan
- Toko
- Multifungsi
- Jasa perkantoran dan perbankan

- Jasa komunikasi
- Jasa penginapan
- Fasilitas umum

Identifikasi karakteristik dan potensi waktu parkir pada hari biasa (*daily*) menghasilkan suatu pola penggunaan parkir sehari – hari pada masing – masing jenis kegiatan. Setiap jenis kegiatan memiliki puncak parkir yang disebut potensi waktu parkir yang terbesar yaitu :

- ✓ Jenis kegiatan yang berpotensi parkir besar pada pagi hari adalah jenis kegiatan fasilitas, toko, jasa perkantoran dan perbankan.
- ✓ Jenis kegiatan yang berpotensi besar parkir pada siang hari adalah toko, jasa perkantoran dan perbankan, jasa komunikasi, jasa penginapan dan fasilitas.
- ✓ Jenis kegiatan yang berpotensi parkir besar pada malam hari adalah multifungsi dan jasa penginapan.

Dari penelitian ini dihasilkan rekomendasi yang berupa sebagai berikut :

a. *Shared Parking*

*Shared Parking* merupakan salah satu bentuk penyediaan parkir yang dapat diterapkan apabila suatu kawasan tersebut tidak seragam. Artinya jenis kegiatan yang terdapat di kawasan tersebut tidak sama sehingga puncak penggunaan lahan parkir juga tidak sama. Selain itu berbagi parkir ini juga dapat diterapkan apabila ada kerjasama antar jenis kegiatan yang berdekatan.

Berbagi parkir (*Shared Parking*) sangat sesuai untuk kawasan di sepanjang Jalan Djuanda karena penggunaan lahan bercampur (*mixed use*) akibat penetrasi sehingga banyak kondisi parkir yang bersebelahan tidak sejenis dan kurang tersedianya tempat/ruang parkir yang dapat mencukupi kebutuhan terutama pada saat – saat tertentu. Oleh karena itu, sebaiknya setiap jenis kegiatan di kawasan ini menyediakan tempat parkir yang saling bekerjasama sehingga meskipun sarana parkir tidak mencukupi, dapat dipenuhi dengan menggunakan tempat parkir disebelahnya.

b. Pola Tata Guna Lahan

Keterbatasan dana pembangunan menyebabkan banyak gedung yang tidak berubah secara total sesuai dengan fungsinya. Misalnya tempat parkir yang tersedia umumnya berbentuk pelataran parkir yang merupakan

lahan/pekarangan dari fungsi bangunan semula (perumahan). Oleh karena itu sebaiknya perubahan tata guna lahan di kawasan ini dapat diatur/dikendalikan dalam hal penyebarannya dengan mempertimbangkan fungsi bangunan atau kavling di sebelahnya.

Sesuai dengan rencana pengembangan tata ruang sepanjang jalan ini, maka perlu dilakukan pembatasan penambahan jenis kegiatan perdagangan. Karena RDTRK Cibeunying tahun 1992 dan Perda Nomor 2 tahun 1996 Kota Bandung mengarahkan bahwa pengembangan daerah ini untuk kegiatan jasa seperti perkantoran dan perbankan, penginapan, kesehatan dan pendidikan. Pembatasan tersebut dapat dilakukan dengan beberapa arahan sebagai berikut :

- Setiap lahan/bangunan yang berubah fungsi menjadi kegiatan perdagangan (rumah makan, toko dan multifungsi) tidak diizinkan untuk mengubah bentuk fisik bangunan semula.
- Tidak diizinkan untuk menambah lahan parkir yang sudah ada sehingga sistem *shared parking* dapat diterapkan untuk memenuhi kekurangan kapasitas parkir.

### 3. “*Evaluasi Karakteristik Parkir Di Bandung Supermall*”

Oleh : Ficky Martha Felary, Tahun 2004, Tugas Akhir Jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi Nasional (Itenas) Bandung.

Perkembangan Kota Bandung sebagai ibukota provinsi di Indonesia telah sedemikian pesatnya, baik dari segi penduduk maupun tingkat kepemilikan kendaraan yang terus bertambah dari tahun ketahun. Bertambahnya penduduk menyebabkan bertambahnya juga pusat – pusat kegiatan usaha dan perbelanjaan. Salah satu kegiatan usaha dan perbelanjaan yang banyak menarik pengunjung masyarakat Bandung adalah Bandung Supermall. Bandung Supermall tidak hanya sebagai pusat perbelanjaan akan tetapi terdapat pula tempat hiburan seperti permainan anak – anak serta cinema, secara keseluruhan dapat dikatakan bahwa Bandung Supermall adalah pusat kegiatan usaha dan perbelanjaan yang banyak diminati pengunjung dan terletak di Jalan Gatot Subroto Bandung.

Sebagai pusat kegiatan usaha dan perbelanjaan yang cukup banyak pengunjungnya, Bandung Supermall juga tidak terlepas dari masalah parkir,

sebagai akibat dari perkembangan ekonomi dan penambahan tingkat kepemilikan kendaraan. Usaha yang dilakukan oleh sebagian besar pusat – pusat kegiatan usaha dalam mengatasi masalah parkir adalah membangun gedung parkir bawah tanah (*basement*) serta menggunakan halaman gedung sebagai tempat parkir. Bandung Supermall ini terletak di daerah yang cukup padat sehingga tidak memungkinkannya penggunaan parkir di luar areal Bandung Supermall. Untuk mengatasi masalah perparkiran tersebut maka diperlukan sistem manajemen parkir yang baik untuk melayani pengunjung Bandung Supermall.

Dari hasil analisa yang dilakukan dalam penelitian evaluasi karakteristik parkir ini diketahui bahwa :

- Jumlah kendaraan yang parkir sebesar 2686 kendaraan (mobil) dengan persentase pemarkir jangka pendek sebesar 81,72 % dan pemarkir jangka panjang sebesar 18,28 %.
- Puncak akumulasi parkir terjadi pada pukul 15.30 – 16.00 WIB dengan jumlah kendaraan sebanyak 411 kendaraan.
- Indeks parkir kendaraan sebesar 34,16 % sehingga kendaraan masih bisa parkir.
- Waktu parkir rata – rata sebesar 1,32 jam dengan angka pergantian parkir sebanyak 2,23 dan tingkat penggunaan parkir sebesar 18,38 % dari kapasitas parkir.

**Tabel 2.5**  
**Ringkasan Terhadap Kajian Studi Terdahulu**

Penulis	Judul Tugas Akhir	Metode Pendekatan Studi	Variabel	Hasil Studi
Rudy Danarto, Tahun 1998, Jurusan Teknik Planologi ITB	<i>Analisis Pemanfaatan Gedung Parkir Di Pusat Perbelanjaan Dan Faktor – Faktor Yang Mempengaruhinya Di Kotamadya Bandung</i>	<p>Analisis terhadap pemanfaatan gedung parkir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengidentifikasi penyediaan parkir yang diperoleh dari data kapasitas parkir di setiap gedung parkir.</li> <li>• Mengidentifikasi permintaan parkir dengan cara menghitung akumulasi parkir yang terjadi dengan data mentah → arus masuk dan arus keluar kendaraan.</li> <li>• Membandingkan penyediaan parkir dan permintaan parkir sehingga diperoleh ukuran – ukuran tingkat pemanfaatan yaitu tingkat pergantian kendaraan, indeks parkir dan tingkat efisiensi penggunaan petak parkir.</li> </ul> <p>Analisis terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi pemanfaatan parkir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memperoleh faktor-faktor yang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toko</li> <li>• Kantor</li> <li>• Hiburan</li> <li>• Rumah makan</li> <li>• Bioskop</li> <li>• Olahraga</li> <li>• Serbaguna</li> <li>• Lain-lain</li> </ul> <p>Variabel-variabel diatas dibandingkan dengan standar Perda DKI Jakarta No. 7 Tahun 1991.</p> <p>Faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat pemanfaatan gedung parkir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokasi pusat perbelanjaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Standar yang digunakan oleh Pemda Kotamadya Bandung yang diadopsi dari Perda DKI Jakarta No. 7 Tahun 1991 belum bisa digunakan sebagai standar penyediaan parkir untuk pusat perbelanjaan di Bandung.</li> <li>• Standar kebutuhan parkir</li> </ul>

Penulis	Judul Tugas Akhir	Metode Pendekatan Studi	Variabel	Hasil Studi
		<p>mempengaruhi pemanfaatan parkir dari studi kepustakaan, hasil penelitian lain yang sejenis dan hasil penyigian lapangan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memperbandingkan tingkat pemanfaatan parkir antar gedung parkir berdasarkan semua faktor yang mempengaruhinya.</li> <li>• Menemukan faktor-faktor dominan yang membedakan tingkat pemanfaatan parkir satu gedung parkir dengan gedung parkir yang lain.</li> <li>• Menggunakan faktor-faktor dominan tersebut sebagai masukan terhadap pengembangan standar penyediaan parkir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Daya tarik pusat perbelanjaan</li> <li>• Penyewa/penggunaan lantai</li> <li>• Daya tarik gedung parkir</li> <li>• Sosioekonomi pengunjung</li> <li>• Alternatif parkir</li> <li>• Kebijakan Pemda</li> </ul>	<p>dari DKI Jakarta tersebut dapat diterapkan untuk kondisi di masa mendatang sehingga permintaan parkirnya dapat dipenuhi oleh gedung parkir.</p>
Mery C.P Silalahi, Tahun 2001, Jurusan Teknik Planologi ITB	<i>Penentuan Alternatif Penyediaan Ruang Parkir Di Sepanjang Jalan Ir. H. Djuanda Kota Bandung</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifikasi karakteristik potensi parkir pada setiap jenis kegiatan di sepanjang ruas Jalan Ir. H. Djuanda.</li> <li>• Identifikasi daya tarik dan daya dukung kawasan dan perubahan tingkat kebutuhan yang ada melalui pendekatan <i>supply</i> dan <i>demand</i>.</li> <li>• Analisis penyediaan dan permintaan parkir pada setiap jenis kegiatan.</li> <li>• Penentuan tingkat penggunaan tempat parkir pada setiap jenis kegiatan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pemilik usaha dan petugas parkir.</li> <li>• Pengunjung yang menggunakan mobil.</li> <li>• Pengunjung yang menggunakan sepeda motor.</li> </ul>	<p>Rekomendasi alternatif penyediaan ruang parkir di sepanjang Jalan Ir. H. Djuanda adalah dengan <b>Shared Parking</b> (berbagi parkir) karena penggunaan lahan yang bercampur (<i>mixed use</i>) akibat penetrasi sehingga banyak kondisi parkir yang bersebelahan tidak sejenis dan kurang tersedianya tempat/ruang parkir yang dapat mencukupi kebutuhan pada saat-saat tertentu.</p>
Ficky Martha Felary, Tahun 2004, Jurusan Teknik Sipil Itenas	<i>Evaluasi Karakteristik Parkir Di Bandung Supermall</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengidentifikasi kapasitas parkir perhari.</li> <li>• Mengidentifikasi volume parkir yang ada.</li> <li>• Mengidentifikasi indeks parkir yang ada.</li> <li>• Mengidentifikasi jangka waktu parkir dan tingkat pergantian parkir serta akumulasi parkir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Variabel yang digunakan hanyalah kendaraan roda empat (mobil) saja.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jumlah kendaraan yang parkir → 2.686 kendaraan, dengan persentase parkir jangka pendek sebesar 81,72 % dan jangka panjang sebesar 18,28 %.</li> <li>• Puncak akumulasi terjadi pada pukul 15.30-16.00 WIB dengan jumlah kendaraan sebanyak 411 kendaraan.</li> <li>• Indeks parkir sebesar 34,16 % sehingga kendaraan masih bisa parkir.</li> <li>• Waktu rata-rata parkir sebesar 1,32 jam.</li> </ul>



Penulis	Judul Tugas Akhir	Metode Pendekatan Studi	Variabel	Hasil Studi
				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angka pergantian parkir sebanyak 2,23.</li> <li>• Tingkat penggunaan parkir sebesar 18,38 % dari kapasitas parkir.</li> </ul>

Pada Studi Karakteristik Kebutuhan Parkir Pusat Perbelanjaan di Kota Bandung ini, penulis menggunakan metode pendekatan studi yang terdiri dari :

- Tinjauan mengenai karakteristik kebutuhan parkir di pusat perbelanjaan dan tinjauan mengenai kegiatan perparkiran di Kota Bandung meliputi kebijaksanaan perparkiran, jenis tempat parkir, retribusi parkir, pendapatan dari sektor perparkiran dan pengelolaan perparkiran pada pusat perbelanjaan.
- Analisis variabel – variabel yang dipakai untuk menentukan kebutuhan parkir pada pusat perbelanjaan. Hal ini dimaksudkan untuk mengetahui variabel yang paling berpengaruh terhadap kebutuhan parkir pada pusat perbelanjaan.
- Analisis kinerja parkir yang meliputi waktu rata – rata parkir, kapasitas parkir, indeks parkir dan tingkat efisiensi parkir dan kebutuhan parkir.
- Analisis karakteristik kebutuhan parkir pada pusat perbelanjaan. Analisis ini dimaksudkan untuk mencari kebutuhan parkir (Satuan Ruang Parkir) per 100 m<sup>2</sup> setiap luas lantai dan per 100 orang setiap jumlah pegawai dan jumlah pengunjung.

Variabel – variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- Luas lantai total.
- Luas lantai terpakai.
- Jumlah pegawai total.
- Jumlah pengunjung.

Sedangkan variabel kinerja parkir yang dipakai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- Akumulasi parkir → Akan diketahui volume harian dan waktu puncak parkir.
- Waktu rata – rata parkir → Akan diketahui durasi dan waktu rata – rata parkir kendaraan.

- Indeks parkir dan tingkat efisiensi parkir kendaraan.  
Hasil atau output dari penelitian ini adalah sebagai berikut :
- Mengetahui variabel yang berpengaruh terhadap kebutuhan parkir mobil pada pusat perbelanjaan di Kota Bandung.
- Mengetahui karakteristik kinerja parkir pada pusat perbelanjaan yang telah ditentukan.
- Mengetahui karakteristik kebutuhan parkir (Satuan Ruang Parkir) pada pusat perbelanjaan.

**Tabel 2.6**  
**Perbedaan Studi Terdahulu**  
**Dengan Studi Karakteristik Kebutuhan Parkir Pada Pusat Perbelanjaan**  
**di Kota Bandung**

Penulis/Judul TA	Hasil Studi	Penulis/Judul TA	Hasil Studi
Rudy Danarto, Tahun 1998, Jurusan Teknik Planologi ITB/Analisis Pemanfaatan Gedung Parkir di Pusat Perbelanjaan dan Faktor-Faktor Yang Mempengaruhinya di Kotamadya Bandung.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Standar yang digunakan oleh Pemda Kotamadya Bandung yang diadopsi dari Perda DKI Jakarta No. 7 Tahun 1991 belum bisa digunakan sebagai standar penyediaan parkir untuk pusat perbelanjaan di Bandung.</li> <li>• Standar kebutuhan parkir dari DKI Jakarta tersebut dapat diterapkan untuk kondisi di masa mendatang sehingga permintaan parkirnya dapat dipenuhi oleh gedung parkir.</li> </ul>	Krisna Aditama/Studi Karakteristik Kebutuhan Parkir Pusat Perbelanjaan di Kota Bandung.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengetahui variabel yang berpengaruh terhadap kebutuhan parkir pada pusat perbelanjaan di Kota Bandung.</li> <li>• Mengetahui karakteristik kinerja parkir pada pusat perbelanjaan yang telah ditentukan.</li> <li>• Mengetahui karakteristik kebutuhan parkir (SRP) pada pusat perbelanjaan.</li> </ul>
Mery C.P Silalahi, Tahun 2001, Jurusan Teknik Planologi ITB/Penentuan Alternatif Penyediaan Ruang Parkir di Sepanjang Jl. Ir. H. Djuanda di Kota Bandung.	Rekomendasi alternatif penyediaan ruang parkir di sepanjang Jalan Ir. H. Djuanda adalah dengan <b>Shared Parking</b> (berbagi parkir) karena penggunaan lahan yang bercampur ( <i>mixed use</i> ) akibat penetrasi sehingga banyak kondisi parkir yang bersebelahan tidak sejenis dan kurang tersedianya tempat/ruang parkir yang dapat mencukupi kebutuhan pada saat-saat tertentu.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengetahui variabel yang berpengaruh terhadap kebutuhan parkir pada pusat perbelanjaan di Kota Bandung.</li> <li>• Mengetahui karakteristik kinerja parkir pada pusat perbelanjaan yang telah ditentukan.</li> <li>• Mengetahui karakteristik kebutuhan parkir (SRP) pada pusat perbelanjaan.</li> </ul>
Ficky Martha Felary, Tahun 2004, Jurusan Teknik Sipil Itenas	Evaluasi kinerja parkir yang terdiri dari : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jumlah kendaraan</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengetahui variabel yang berpengaruh terhadap kebutuhan</li> </ul>

Penulis/Judul TA	Hasil Studi	Penulis/Judul TA	Hasil Studi
	<p>yang parkir → 2.686 kendaraan, dengan persentase parkir jangka pendek sebesar 81,72 % dan jangka panjang sebesar 18,28 %.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Puncak akumulasi terjadi pada pukul 15.30-16.00 WIB dengan jumlah kendaraan sebanyak 411 kendaraan.</li> <li>• Indeks parkir sebesar 34,16 % sehingga kendaraan masih bisa parkir.</li> <li>• Waktu rata-rata parkir sebesar 1,32 jam.</li> <li>• Angka pergantian parkir sebanyak 2,23.</li> <li>• Tingkat penggunaan parkir sebesar 18,38 % dari kapasitas parkir.</li> </ul>		<p>parkir pada pusat perbelanjaan di Kota Bandung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengetahui karakteristik kinerja parkir pada pusat perbelanjaan yang telah ditentukan.</li> <li>• Mengetahui karakteristik kebutuhan parkir (SRP) pada pusat perbelanjaan.</li> </ul>